Tylko do użytku służbowego.

DODATEK

do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok III. | Warszawa, dnia 30 grudnia 1930 r. | Nr. 21.

TREŚĆ:

Komunikacja wewnętrzna towarowa.

Poz. 65. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/Tb/16760/30 z dnia 12 grudnia 1930 r. w sprawie stosowania taryf wyjątkowych na nowo otwartych linjach Herby Nowe — Zduńska Wola i Maksymiljanowo—Gdynia.

Przy stosowaniu taryf wyjątkowych, przewidujących do przewozów przez linje wymienione w nagłówku, stałe opłaty, jak np. taryfa wyjątkowa H9 (390 gr) lub jak taryfa wyjątkowa E1 (190 gr), te stałe opłaty nie ulegają zmianie, ponieważ przy wprowadzeniu łamanego sposobu obliczenia przewoźnego przez te linje (na mocy rozporządzeń zawartych w Dz. T. i Z. K. z r. 1930, Nr. 36, poz. 363 i Nr. 38 poz. 378), nie chodziło o podrożenie przewozu tych artykułów, dla których taryfy wyjątkowe przewidują stałe opłaty. Tę samą zasadę stosuje się w wypadkach, gdy chodzi o 2% obniżenie opłat z taryfy wyjątkowej E1, o ile obliczenie według opłaty stałej (np. 190 gr) nie okaże się tańsze.

Nr. III/Tb/16760/30.

Poz. 66. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/2/Ti/16991/30 z dnia 11 grudnia 1930 r. w sprawie badania przesyłek, deklarowanych w liście przewozowym jako „farby ziemne, palone i mielone z poz. 603 K. t.".

Krajowe fabryki ultramaryny i farbki bieliźnianej, składając poważne dowody, żalą się Ministerstwu Komunikacji, że do Polski nadchodzi w przesyłkach drobnicowych, a nawet wagonowych, ultramaryna sproszkowana w paczkach papierowych i kartonowych, załadowanych do skrzyń, którą niesumienni przedstawiciele przemysłu fabrycznego i towarzystw ekspedycyjnych deklarują w listach przewozowych, jako „farby ziemne", a to celem obejścia znacznie wyższej, ustanowionej dla przesyłek ultramaryny, taryfy kolejowej.

Poleca się więc zwrócenie bacznej uwagi w ogólności na wszelkie przesyłki, zamianowane w dokumentach przewozowych, jako „farby ziemne", i stosowanie z całą bezwzględnością rygorów § 7 części I—A taryfy w razie wykrycia nieodpowiadającego rzeczywistości deklarowania towaru.

Dla łatwiejszego zorjentowania się w tej sprawie podaje się następujące okoliczności wyjaśniające:

1) Farb ziemnych o kolorach: błękitnym, niebieskim i zielonym niema zupełnie.

2) Farby ziemne są zwykle kolorów ciemnych o brudnem zabarwieniu, a więc: brudno żółte, brudno piaskowe, brudno bronzowe, brudno czerwone, brudno bure, szare i nawet czarne.

3) Farby ziemne są zawsze sproszkowane i nie są przewożone w małych paczkach papierowych lub kartonowych, a zwykle w beczkach i skrzyniach.

4) Ultramaryna zaś (kolor niebieski i błękitny wszelkich odcieni) przy transporcie w dużych ilościach idzie w kryształkach, ale bywa też przewożona i w proszku, w paczkach, przeważnie niewielkich, papierowych i kartonowych, umieszczanych w pudłach i skrzyniach.

5) Transporty ultramaryny deklarowane fałszywie przeważnie nadchodzą przez Gdańsk.

Nr. III/2/Ti. 16991/30.

Poz. 67. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/2/Tg/17582/30 z dnia 16 grudnia 1930 r. w sprawie Dodatku II do Taryfy towarowej kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, obowiązującej od dnia 1 października 1930 r.

Powołując się na rozesłany Dyrekcjom Dodatek II do Taryfy towarowej, wchodzący w życie z dniem 1 stycznia 1931 r., Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na następujące główne zmiany i uzupełnienia:

W części I B.

§ 20, dotyczący przesyłek wagonowych, uległ przeredagowaniu celem bardziej ścisłego przystosowania go do brzmienia § 19, zachowuje jednak całkowicie zasady obliczenia poprzednie.

W uwadze 2-ej do § 47 podwyższone zostają normy powierzchni ładownej dla poszczególnych rodzajów zwierząt celem zapobieżenia przepełniania wagonu z krzywdą dla przewożonych zwierząt. W stosunku do powierzchni ładownej podłogi normalnych wagonów 15 i 20 tonnowych daje zastosowanie tych norm następujące ilości sztuk zwierząt w wagonie:

	o powierzchni podłogi	
	21,3 m²	27,7 m²
Konie rosłe użytkowe	14	18
„ „ rzeźne	15	19
Źrebięta do 1 roku oraz muły i osły	21	27
Bydło rogate rosłe	15	19
Jałowizna do 1,5 roku	21	27
Cielęta do 0,5 roku	42	54
Świnie i wieprze powyżej 75 kg	42	54
Świnie i wieprze od 35 do 75 kg oraz owce i kozy	50	70
Prosięta poniżej 35 kg oraz jagnięta i koźlęta	71	92

Sztuki nadane w ilościach przekraczających powyższe normy, powinny być wysłane jako osobne przesyłki z obliczeniem przewoźnego według norm jednostkowych, przewidzianych w § 47 Cz. I B dla przesyłek zwierząt pojedyńczych. Ten sam sposób obliczenia stosuje się, jeżeli do wagonu załadowana będzie omyłkowo większa ilość sztuk zwierząt niż wskazane wyżej normy.

W § 90 zamiast dotychczasowej dopłaty po 11 groszy od wagonu i kilometra za przebieg wagonów lodowni kolejami zagranicznemi wprowadza się opłaty ryczałtowe do poszczególnych krajów, co usunie dotychczasowe trudności, wywołane brakiem na stacjach odległości kolei zagranicznych.

W § 91 dotychczasowy system pobierania po 15 gr za km od próżnych wagonów prywatnych i zwrot ich przy przebiegu pełnym okazał się w praktyce wysoce niedogodnym nietylko dla kolei, zmuszonej prowadzić podwójne rozrachunki, ale i dla właścicieli wagonów, dając powód do licznych nieporozumień. Celem usunięcia tych niedogodności wprowadza się—wzorem kolei niemieckich—ryczałtową opłatę w wysokości 10 zł za każdy przebieg wagonu próżnego, bez względu na odległość, wyłącznie jako opłatę za czynności manipulacyjne, związane z takim przewozem. W zależności od tego znosi się bezpłatny zwrot wagonów przy przewozie piwa z częściowym odładunkiem (§ 68) oraz zwrot 15-groszowej opłaty przy przewozach przetworów naftowych (taryfy wyjątkowe N1, N1b, N3, i N4 z Cz. II zesz. 1).

W „Wykazie opłat dodatkowych" dla ułatwienia stacjom obliczania opłaty za deklarację wartości dostawy wprowadza się tabelę opłat na wszelkie odległości.

W części II zeszyt 1.

Do p. 12 ust. B dołączono uwagę o obliczaniu przewoźnego za towary, należące do różnych taryf wyjątkowych a nadane za jednym listem przewozowym, przyczem zastosowano tu zasadę analogiczną do przyjętej w stosunku do towarów, taryfowanych według klas normalnych (Cz. I B), mianowicie, że stosuje się taryfę wyjątkową, dającą najwyższą opłatę przewoźnego.

W taryfie wyjątkowej A 2 skreślono ust. a) p. 5, aby usunąć uprzywilejowanie kamieniołomów w Kostopolu, Klesowie i Lubomirsku oraz zachować w czystości zasadę nie przekraczania minimalnej opłaty po 0,2 gr od 100 kg i 1 km.

W taryfie wyjątkowej C4 wprowadza się ulgi zawozowe dla jaj, wzorem ulg dla masła. Pozatem wprowadza się nowe taryfy wyjątkowe na wywóz farb, pakuł i ceraty.

Aneks do Taryfy towarowej uległ zmianie przez wygaśnięcie jednych taryf a wprowadzenie nowych.

W części II zeszyt 2.

W taryfie wyjątkowej PE1, dotychczasowy warunek, wymagający nadania najmniej 600 tonn węgla uzupełniony jest wyjaśnieniem, że przy nadaniu mniejszej ilości taryfa wyjątkowa może mieć zastosowanie, ale tylko przy obliczeniu przewoźnego najmniej za 600 tonn.

Równocześnie wyjaśnia się, że za węgiel bunkrowy, korzystający z taryfy eksportowej, uważać należy wyłącznie węgiel, nabywany na potrzeby statków obrotu zagranicznego, gdyż tylko taki węgiel może być przyrównany do eksportowego. Węgiel zużywany przez statki portowe lub krążące wzdłuż wybrzeża naszego jest węglem zużycia wewnętrznego i jako taki z taryfy wywozowej korzystać nie może.

Wprowadza się nową taryfę wyjątkową na wywóz farb, zaś taryfa na przywóz przez porty nasze bawełny ulega znacznemu obniżeniu celem poparcia tego kierunku dla towarów importowych.

Nr. III/2/Tg. 17582/30.

Poz. 68. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/2/Tb/17483/30 z dnia 18 grudnia 1930 r. w sprawie Wykazu stacyj i odległości taryfowych.

1) Z dniem 15 listopada 1930 r. wszedł w życie nowy „Wykaz stacyj i odległości taryfowych" (W. S. O.) dla ruchu towarowego jako Część III taryfy towarowej.

Równocześnie stracił moc obowiązującą „Wykaz stacyj i odległości taryfowych" zeszyt A, obowiązujący od dnia 1 września 1929 r. dla komunikacji towarowej wewnętrznej, i zeszyt B, obowiązujący od dnia 1 grudnia 1929 r., dla bezpośrednich związkowych komunikacyj z kolejami zagranicznemi.

Nowowprowadzony wykaz przeznaczony jest tak dla komunikacji towarowej wewnętrznej, jak i komunikacji towarowej z kolejami zagranicznemi.

2) a) W nowym wykazie odległości taryfowe przez mosty pod Toruniem i Fordonem zostały powiększone o 10 km, jak to uczyniono w poprzednim wydaniu co do linij, prowadzących przez mosty w Tczewie i Grudziądzu.

b) Nowy wykaz obejmuje też nowowybudowane linje Herby Nowe—Zduńska Wola i Maksymiljanowo—Gdynia.

Ostatnio wspomniana linja składa się z odcinków:

Maksymiljanowo—Bąk (nowozbudowana), Bąk—Kościerzyna (stara linja, włączona do nowej magistrali), Kościerzyna—Gołubie (stara linja przebudowana), Gołubie—Somonino (stara linja, włączona do nowej magistrali), Somonino-Osowa (nowa linja, otwarta na razie wyłącznie dla ruchu towarowego), Osowa—Gdynia (przebudowana).

c) Wszystkie wymienione odcinki razem wziąwszy tak stare, jak i nowowybudowane, t. j. całą linję Maksymiljanowo—Gdynia należy uważać za jednolitą całość i nową linję, a w myśl Dz. T. i Z. K. Nr. 36 z dnia 7 listopada 1930 r. poz. 363 i Dodatku Nr. 20 do Dz. T. i Z. K. z 25 listopada 1930 r. obliczać przewoźne w bezpośredniej komunikacji nowej linji z siecią P. K. P. i w tranzycie przez tę nową linję — oddzielnie za odległość P. K. P. a oddzielnie za nowootwartą linję bez jakichkolwiek potrąceń.

Linja Herby Nowe—Zduńska Wola jest w całości nową linją.

d) Obie nowe linje Herby Nowe—Zduńska Wola i Maksymiljanowo—Gdynia (zob. Dz. T. i Z. K. Nr. 36, poz. 363 z r. 1930) tworzą każda dla siebie odrębne jednostki taryfowe t. zn., że przy przewozach pomiędzy stacjami linji Herby Nowe — Zduńska Wola a stacjami linji Maksymiljanowo—Gdynia albo w tranzycie przez obie linje — oblicza się należności oddzielnie za linję Maksymiljanowo—Gdynia lub jej odcinek względnie odcinki, oddzielnie za drugą nowowybudowaną magistralę Herby Nowe—Zduńska Wola albo jej odcinek i oddzielnie za pozostałe linje P. K. P. (według zasad podanych pod f).

e) W nowym wykazie odległości taryfowe ze stacyj P. K. P. do stacyj P. K. P. przez nowootwarte linje Herby Nowe—Zduńska Wola albo Maksymiljanowo—Gdynia przez całą nową linję lub jej odcinki są przeliczone bezpośrednio, t. j. wyrażone łącznie (sumarycznie). Odległości te jednakże wobec zasady wskazanej w p. 2c nie mają narazie zastosowania.

f) Opłaty za przewóz towarów w komunikacji miejscowej, pomiędzy stacjami każdej z nowootwartych linij Herby Nowe—Zduńska Wola i Maksymiljanowo—Gdynia oblicza się według odległości podanych w nowym W. S. O.; w komunikacji zaś od lub do stacyj nowootwartych linij Maksymiljanowo—Gdynia albo Herby Nowe—Zduńska Wola z innemi stacjami sieci P. K. P. lub też tranzytem przez nowootwarte linje—opłaty za przewóz towarów oblicza się: oddzielnie za odległość nowych linij do punktów przejścia Maksymiljanowo, Bąk, Kościerzyna, Somonino, Osowa i Gdynia, a na linji Herby Nowe—Zduńska Wola do punktów przejścia Herby Nowe lub Zduńska Wola—a oddzielnie za linje P. K. P.

g) Odcinki P. K. P. przedzielone nowemi linjami lub ich odcinkiem albo odcinkami sumuje się po myśli punktu 8-go Rozdz. I T. t. cz. II zesz. 1.

h) W komunikacji sąsiedzkiej, pomiędzy stacjami sieci P. K. P., a stacjami nowootwartych linij, jak niemniej w komunikacji tranzytowej przez te linje lub ich odcinki, nie skraca się stawek P. K. P. ani stawek za nowootwarte linje, t. j. nie stosuje się potrąceń, przewidzianych w punktach 7—10 Rozdz. I T. cz. II zeszyt 1.

3) Dla ruchu osobowego, bagażowego i przesyłek ekspresowych, obowiązuje nadal aż do dalszego zarządzenia „Wykaz stacyj i odległości taryfowych" Zeszyt A ważny od 1 września 1929 r., zatem odległości taryfowe, linij przebiegających przez Mosty na Wiśle pod Toruniem i Fordonem, nie uległy na razie zmianie. (W ruchu towarowym podwyższone o 10 km zob. 2 a).

Wykaz stacyj i odległości taryfowych, zeszyt A ważny od 1 września 1929 r. nie przewiduje odległości taryfowych dla nowootwartych linij Herby Nowe—Zduńska Wola i Maksymiljanowo-Gdynia, zatem dla ruchu osobowego, bagażowego i ekspresowego pomiędzy stacjami, położonemi na każdej z nowootwartych linij, jak również w komunikacji sąsiedzkiej, obowiązują odległości taryfowe, podane w Dz. T. i Z. K. Nr. 36, poz. 363 z dnia 7 listopada 1930 r.

Odcinki stare: Bąk—Kościerzyna i Gołubie—Somonino, tworzą integralną część nowozbudowanej linji Maksymiljanowo-Gdynia, zatem odległości taryfowe dla tych odcinków w ruchu osobowym i bagażowym należy wyszukiwać również w Dz. T. i Z. K. Nr. 36 z r. 1930.

Obliczanie należności za przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, pomiędzy stacjami sieci P. K. P. a stacjami nowootwartych linij: Maksymiljanowo—Gdynia albo Herby Nowe—Zduńska Wola, odbywa się, również jak w ruchu towarowym, osobno za linje sieci P. K. P. i osobno za odległość nowootwartych linij (Dz. T. i Z. K. Nr. 38, poz. 377 z dnia 20 listopada 1930 r.).

Dla komunikacji osobowej, bagażowej i ekspresowej wyjaśnia się, że na jedną całość nowootwartej linji Maksymiljanowo—Gdynia, złożyły się poprzednio pod 2 b) wymienione odcinki linji starej, przebudowanej i nowo zbudowanej z tą różnicą, że ruch osobowy od Somonina do Osowy odbywa się po dotychczasowej starej linji P. K. P. Somonino — Kartuzy, Kartuzy — Stara Piła—Kokoszki—Osowa, i tę starą linję, jako wyłączną drogę przebiegu pociągów osobowych, traktuje się pod względem taryfowym na równi z pozostałemi linjami P. K. P., czyli że w ruchu osobowym, bagażowym i ekspresowym nowootwarta linja Maksymiljanowo—Gdynia jest przerwaną na przestrzeni Somonino—Osowa dawną linją P. K. P. przez Kartuzy, którą to ostatnią linję liczy się odrębnie jako P. K. P. i w tym wypadku w komunikacji tej odcinki nowozbudowanej linji Maksymiljanowo—Gdynia, t. j. Maksymiljanowo-Somonino i Osowa—Gdynia, sumuje się razem analogicznie jak linje P. K. P. przegrodzone nowowybudowanemi linjami lub prywatnemi w zarządzie P. K. P. według postanowień ogólnych Taryfy osobowej Część I str. 8.

4) Przykłady stosowania odległości taryfowych i obliczanie należności za przejazd lub przewóz.

(1) Odległość: Czersk—Kościerzyna według nowego wykazu — 44 km, według starego też 44 km.

Odległości tej łącznej nie stosuje się po myśli punktu 7-go rozdz. I T. Cz. II/1, lecz oddzielnie odległość za odcinek P. K. P. Czersk—Bąk=23 km a oddzielnie za odcinek nowej linji Bąk—Kościerzyna = 21 km, wobec czego oblicza się oddzielnie tak ceny przewozu, jak i przejazdu za odległość 23 km i oddzielnie za 21 km (bez potrąceń w ruchu towarowym).

(2) Odległość: Chojnice—Kartuzy (przez Lipusz) według nowego wykazu—103 km, według starego 102 km.

Odległości tej łącznej nie stosuje się po myśli punktu 7-go rozdz. I T. Cz. II/1, lecz oddzielnie za odcinki:

a) Chojnice—Kościerzyna (linja P. K. P.) . . . . 70 km
b) Kościerzyna—Somonino (nowa linja) . . . . 26 km
c) Somonino—Kartuzy (linja P. K. P.) . . . . 8 km.

Odcinki P. K. P. (a + c) sumuje się—i wynoszą w niniejszym przykładzie 78 km.
Dalsze obliczanie przewozu lub przejazdu, jak w przykładzie (1)-szym.

(3) Odległość: Gniezno—Puck—310 km (według starego 311 km):
(Obliczenie dla komunikacji towarowej).

Odległości tej łącznej nie stosuje się po myśli punktu 7-go Rozdz. I T. Cz. II/1, lecz ustala się oddzielnie za odcinki sieci P. K. P. i oddzielnie za odcinek nowej linji:

a) Gniezno—Maksymiljanowo — 109 km (linja P. K. P.).
b) Maksymiljanowo—Gdynia — 174 km (linja nowootwarta).
c) Gdynia—Puck — 31 km (linja P. K. P.).

Ilość km linji sieci P. K. P.(a + c) 109+31 . . . . = 140 km
„ „ „ nowootwartej . . . . = 174 km.

Dla komunikacji osobowej, bagażowej i przesyłek ekspresowych zachodzi różnica przy obliczaniu odległości taryfowych w tej relacji (zob. punkt 3), wyrażająca się tem, że suma linji P. K. P. wynosi:

a) Gniezno—Maksymiljanowo (linja P. K. P.) . . . . = 109 km
b) Maksymiljanowo—Somonino (linja nowa) . . . . = 130 km
c) Somonino—Osowa (przez Kartuzy, Starą Piłę, Kokoszki) — linja P. K. P. . . . . = 42 km
d) Osowa—Gdynia—(linja nowa) . . . . = 17 km
e) Gdynia—Puck (linja P. K. P.) . . . . = 31 km

Ilość km linji P. K. P. (a+ c+ e) 109 + 42 + 31 . . . . = 182 km
„ „ „ nowootwartej (b+d) 130 + 17 . . . . = 147 km.

Dalsze obliczenia za przewóz lub przejazd podobnie jak w przykładzie (1)-szym.

Ponieważ w myśl zarządzenia Dz. T. i Z. K. Nr. 36 poz. 363 z dnia 7 listopada 1930 r. należy obliczać przewoźne oddzielnie za linje P. K. P. i oddzielnie za linje nowootwarte, stacje styczne (nowej linji) winny wyciskać na odwrotnej stronie ceduły przewozowej (z wyjątkiem przesyłek węgla eksportowego) datownik stacji przejściowej.

Przepisy kierunkowe odnośnie odcinka Bąk—Gdynia pozostają narazie bez zmiany, natomiast odcinek nowowybudowany linji Maksymiljanowo—Bąk nie jest otwarty dla ruchu tranzytowego, za wyjątkiem 5-ciu par pociągów węgla eksportowego.

Do czasu wydania uzupełniających przepisów kierunkowych dla nowootwartych stacyj na linji Bąk — Maksymiljanowo przesyłki całowagonowe, przeznaczone do stacji Zarośle i Serock, z kierunków, dla których w myśl przepisów kierunkowych stacją przejściową kierunkową na D. O. K. P. Gdańsk jest Działdowo lub Toruń — należy kierować do stacji Zarośle tak jak do stacji Bąk; do stacji Serock tak jak do stacji Bydgoszcz. Przesyłki całowagonowe do stacji Serock i Zarośle z kierunków, których stacją przejściową na D. O. K. P. Gdańsk jest st. Bydgoszcz lub Nakło n/N.—należy kierować tak jak do stacji Bydgoszcz.

Wagony z przesyłkami, przeznaczonemi do stacyj Serock i Zarośle, należy doczepiać do pociągów węglowych lub jego składów próżnych na stacjach Bąk względnie Bydgoszcz, zależnie od kierunku przewozu.

Przesyłki do nowootwartych stacyj Kack Wielki i Osowa należy kierować tak jak dawniej dla odcinka k. 7, a przesyłki do nowootwartej stacji Skorzewo kierować tak jak dawniej dla odcinka 13.

Równocześnie zwraca się uwagę, że dopóki st. Wierzchucin Nowy nie zostanie włączona w tory starej stacji, przesyłki z Wierzchucina do stacyj nowootwartej linji Maksymiljanowo-Gdynia lub odwrotnie, należy kierować przez stację Bąk względnie Bydgoszcz.

Ministerstwo Komunikacji wydało i roześle w najbliższym czasie Dyrekcjom nalepki do map, tworzących załącznik do wykazu stacyj i odległości taryfowych. W nalepkach tych uwzględniono nowozbudowane linje i stacje istniejące na tych linjach.

Nr. III/2/Tb 17483/30.

Komunikacja zagraniczna towarowa.

Poz. 69. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/3/N/16510/30 z dnia 10 grudnia 1930 r. w sprawie stosowania polsko-niemieckiej związkowej taryfy towarowej część II, zeszyt 2 na przewóz drzewa (Taryfa artykułowa Nr. 5).

Polskie stacje nadania obliczają przewoźne za przesyłki drzewa kopalnianego (kopalniaków), a w szczególności okrąglaków do 7 m długości i o średnicy do 18 cm, wymienionych w Taryfie artykułowej Nr. 5a, w dziale E według stawek tego działu, także w tych wypadkach, kiedy przesyłki te są wysyłane pod adresem firm handlowych lub przemysłowych.

Zaznacza się, że stawki działu E wspomnianej taryfy można stosować tylko do przesyłek drzewa kopalnianego, wysyłanych bezpośrednio do kopalń górniczych, celem użycia we własnem przedsiębiorstwie górniczem, a to w myśl postanowienia zamieszczonego w dziale E przy drzewie kopalnianem (wiersz drugi i trzeci od góry, na stronie 15 wspomnianej taryfy).

Nr. III/3 N. 16510/30.

Poz. 70. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Przepisy służbowe do taryfy towarowej, Część I i część II, zeszyt Ia, Ib, 2, 3 i 4, obowiązujące od 1 czerwca 1930 r. (Dodatek do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 13 z dnia 30 czerwca 1930 r. Poz. 41).

W wyżej wymienionych przepisach służbowych wprowadza się następujące zmiany:

Na stronie 6, w rozdziale A (Postanowienia ogólne) p. 1 wyraz pierwszy „tłumaczenie" zastępuje się słowami: „W wypadku przewozu przez Niemcy tłumaczenie".

Na stronie 7 w rozdziale B, ustępie I p. 1 c, w wierszu przedostatnim po słowach „Poz. także" włącza się słowa: „ustęp III pa) 1) oraz".

Na stronie 11 rozdział B ustęp III a) p. 1, 2 ostatnie wyrazy: „komunikacji wewnętrznej" zastępuje się słowami: „według stosowanej taryfy (patrz ustęp I p. 1 c")";

na tej samej stronie w ustępie III c (Obowiązki stacji przeznaczenia) treść pierwszego wiersza od początku do słów „za odległość" zastępuje się brzmieniem następującem:

„Stacje końcowe ceduły sprawdzają obliczenie przewoźnego według taryfy związkowej za odległość".

Na stronie 12, rozdział B ustęp III c (Obowiązek prawidłowego obliczenia przewoźnego) w wierszu pierwszym po słowie: „przewoźnego" dodaje się słowa: „według taryfy związkowej" w wierszu trzecim słowa: „i na stacji przeznaczenia (przekartowania)" zastępuje się słowami: „i na stacji, do której sporządzono cedułę (stacji przeznaczenia, przekartowania)".

W wierszu czternastym skreśla się słowa: „(rachunku przedpłaty)", w osiemnastym wierszu słowo: „ubocznych" zastępuje się słowem: „dodatkowych".

Na stronie 13, rozdz. B ustęp IV a) „Nadanie" treść p. 4 zastępuje się postanowieniem następującem:

„4) Wyniki wykazów zbiera się na tymsamym formularzu w zestawienie, oznaczone odpowiednio w nagłówku, oddzielnie dla każdego kierunku i każdego okręgu dyrekcyjnego, przyczem stacje przenaczenia zapisuje się w porządku alfabetycznym. W zestawieniu wykazuje się sumę wagi w każdej relacji, bez podania klas taryfowych".

Na stronie 14 rozdz. „C" treść p. 5 zastępuje się postanowieniem następującem:

„5 Opłatę dodatkową od deklarowanej kwoty oblicza się dla każdej kolei (P. K. P., D. R. G., Č. S. D.) oddzielnie i wpisuje się oddzielnie do ceduł i wykazów".

Nr. II/2/9733/30.

Poz. 71. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/3/R/17453/30 z dnia 20 grudnia 1930 r. w sprawie mylnego stosowania postanowień regulaminowych taryfy polsko-rumuńsko-lewantyńskiej.

Według zażaleń interesantów, niektóre stacje polskie nie przestrzegają postanowień regulaminowych, zawartych w art. 7, ustęp 2 i 3, Części I Taryfy polsko-lewantyńskiej, wydając nadawcom, przy przyjmowaniu przesyłek do portów Lewantu, tylko kopję listu przewozowego-konosamentu zamiast oryginału z jedną kopją.

Postępowanie takie, sprzeczne ze wspomnianem wyżej postanowieniem taryfy oraz z postanowieniami punktu 3, numer 1, ustęp drugi a) i b) Przepisów służbowych do niej, naraża odbiorców na poważne trudności i straty przy odbiorze w portach przesyłek, które wydaje się tylko za zwrotem oryginalnego listu przewozowego-konosamentu.

Wobec powyższego poleca się zwrócić uwagę na ścisłe przestrzeganie postanowień, o które chodzi.

Nr. III/3 R. 17453/30.

Drukarnia Państwowa. Nr. 53791. 19.XII.30. 5.500.